NUMER ZAWIERA: „25-cio lecie Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych", „Wrażenia automobilisty z zawodów o puhar Schneidera", „Wodne chłodzenie motocykla", „Czy za króla Stefcia jeżdżono samochodami?", „Wrażenia automobilisty z włóczęgi po Europie", — Statystyka produkcji opon w Ameryce, — Samochodowy import i eksport w Europie, — Kronika lotnicza, Kronika samochodowa i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA 30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8 m. 3, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 15 października 1929 r. | Nr. 42 (70)

25-lecie

Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych.

Międzynarodowy Związek uznanych Klubów Automobilowych obchodzi w dniu 12 października 25-lecie swojego istnienia. Uroczystość ta, która stanowi ważną datę w historji automobilizmu, będzie miała miejsce w salonach Automobilklubu Francji w Paryżu, gdzie mieści się główna siedziba Związku.

Gdy przed czterdziestu zgórą laty ukazał się pierwszy silnik spalinowy, było rzeczą trudną przewidzieć ogromne rozpowszechnienie, jakie stanie się udziałem nowego środka lokomocji, oraz głębokie zmiany, jakie wniesie on do warunków nowoczesnego życia.

Pierwsze kroki samochodu, jak każdego zresztą nowego wynalazku, były bardzo trudne. Trzeba było oswajać ludzi z tą nowością, przezwyciężać niechęć sceptyków i osób, uważających samochód za twór djabelski, przeznaczony do użytku kilku warjatów, trzeba było ochraniać rodzący się przemysł, grupować adeptów samochodu dla obrony ich interesów, modyfikować ustawy i przepisy ruchu, przystosowywać sieć drogową do wymagań ruchu samochodowego, organizować turystykę samochodową etc...

Wszystkie te kwestje stwarzały niezliczoną ilość nowych problemów, które trzeba było rozwiązywać przy usuwaniu trudności, hamujących rozpowszechnienie samochodu i to rozwiązywać jaknajrychlej, gdyż ruch automobilowy postępował naprzód krokami olbrzyma.

Takiem było pole działalności, jakie się otworzyło przed klubami automobilowemi. Dzięki ich wytężonej pracy samochód zdołał przezwyciężyć wszystkie przeszkody i rozpowszechnić się wspaniale.

Dziś, gdy przeszło 30 miljonów samochodów krąży po drogach całego świata, gdy setki fabryk daje utrzymanie miljonom pracowników i ich rodzinom, można zdać sobie sprawę z drogi, przebytej w ciągu nieco więcej niż ćwierćwiecza.



Czy za króla Batorego jeżdżono samochodami? — odpowiedź w artykule na stronicy ostatniej.

Kluby automobilowe mogą być naprawdę dumne z osiągniętych rezultatów. Mając w pamięci niedawną, a tak świetną przeszłość, mogą one ze spokojem i ufnością spoglądać w przyszłość.

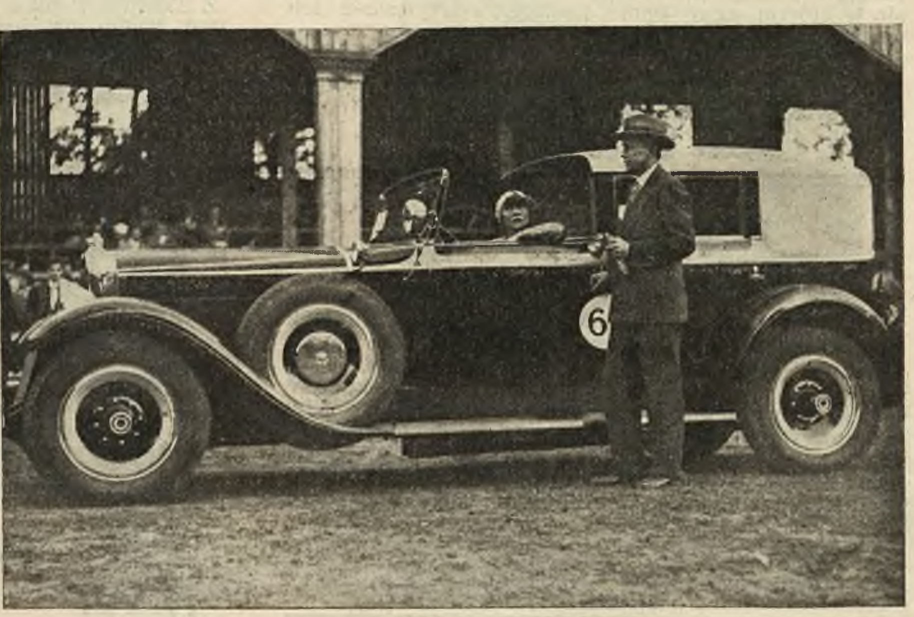
Idea stworzenia pierwszego Klubu automobilowego powstała we Francji w roku 1895. W tym roku został zorganizowany pierwszy wyścig samochodów, Paryż — Bordeaux i z powrotem, który miał na celu zwrócić uwagę ogółu na ten nowy środek lokomocji. Na skutek ogromnego sukcesu tych zawodów, w których zwyciężył Levassor, komitet wyścigu przekształcił się na komitet, przeznaczony do stworzenia Towarzystwa zachęty do rozwoju automobilizmu we Francji i zagranicą. To stowarzyszenie przyjęło nazwę Automobilklubu Francji, a prezesem jego wybrano przez aklamację barona de Zuylen de Nyevelt.

Przykład Francji został wkrótce naśladowany w innych krajach Europy i Ameryki, gdzie w latach następnych *powstawać poczęły Kluby automobilowe.* Wszystkie one z entuzjazmem wzięły się do pracy, ufne w przyszłość automobilizmu i gotowe do rozwiązywania wszelkich problemów, jakie przynieść może rozpowszechnienie samochodu. Ale w krótkim czasie zdały one sobie również sprawę, że samochód jest przedewszystkiem wspaniałym instrumentem ruchu międzynarodowego i że wobec tego ich wysiłki pozostaną bezpłodne, jeśli nie uzgodnią pomiędzy sobą planu działania.

W roku 1904 na zawodach o nagrodę Gordon Bennetta zgromadzili się reprezentanci licznych klubów automobilowych. Wtedy to zrodziła się myśl, aby skorzystać z tak licznego zjazdu delegatów klubów celem stworzenia międzynarodowego Związku, który gromadziłby przedstawicieli klubów automobilowych na obrady dwa razy do roku, to znaczy w czasie zawodów o nagrodę Gordon-Bennetta i w czasie wystawy samochodów w Paryżu.

Idea ta została przyjęta z entuzjazmem i zaraz następnego dnia odbyło się w Hamburgu posiedzenie obecnych wówczas delegatów klubów. *Historyczne to posiedzenie miało miejsce w dniu 20 czerwca 1904 roku.* Jest to zatem data założenia Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych.

Na pierwszem posiedzeniu przyjęte zostały do Związku kluby następujących państw: *Francji, Niemiec, Anglji, Austrji, Holandji, Belgji, Szwajcarji, Hiszpanji, Ameryki, Rosji, Danji, Portugalji i Turynu* (późniejszy Automobilklub Italji).



Na konkursie piękności samochodów, jury konkursowe przyznało „Packardow" pani Paté — pierwszą nagrodę.

Do tych trzynastu klubow przybywały stopniowo z biegiem lat bratnie stowarzyszenia innych krajów, tak, iż obecnie reprezentowane są w Związku kluby automobilowe 34 państw. Automobilklub Polski przyjęty został do Związku na pierwszem powojennem posiedzeniu w dniu 15 czerwca 1920 roku.

W myśl statutu Związku członkiem jego może być tylko jeden klub każdego państwa, który zwie się klubem narodowym. Klub narodowy reprezentuje nietylko automobilzm swego kraju, ale również jego kolonji, dominjów, protektatorów i t. p. Poza tem musi on reprezentować w międzynarodowym Związku kluby regjonalne swego kraju, które są z nim afiljowane. Organizacja ta ma przedewszystkiem na celu zapewnienie wszędzie jedności ruchu samochodowego, a następnie zadaniem jej jest rozciągnięcie w rozmaitych krajach świata szerokiej sieci klubów automobilowych, solidaryzujących się jedne z drugiemi, zmierzających do jednego celu i starających się oddawać automobilistom jednakowe usługi.

Zsolidaryzowanie się automobiklubów narodowych i regjonalnych pozwala im nietylko wspomagać się wzajemnie, ale także zwraca ich usługi do dyspozycji członków klubów zagranicznych. Można powiedzieć, że w każdem poważniejszem mieście egzystuje obecnie klub automobilowy narodowy czy regjonalny, który jest wprost lub pośrednio afiljowany z międzynarodowym Związkiem. Automobilista, członek Automobilklubu, znajdzie zatem zawsze we wszystkich większych miastach w każdym kraju przyjacielską organizację, do której może się zwrócić i której obowiązkiem jest udzielić mu pomocy i wskazówek, jakichkolwiek tylko będzie potrzebował. Nie potrzeba chyba dodawać, że żadne inne stowarzyszenie międzynarodowe nie może się pochwalić posiadaniem światowej organizacji równie silnej, racjonalnej i równie rozległej, jak Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych.

Marjan Krynicki.

(Kurjer Warszawski Nr. 279).

Statystyka produkcji opon w Ameryce.

(Według oficjalnego komunikatu American National Tire Dealers Association.)

Od chwili rozpoczęcia produkcji pneumatyków z lnianemi wkładkami, aż do obecnych opon balonowych, zdolnych przetrzymać tysiące kilometrów, w najcięższych nawet warunkach, upłynęło sporo czasu.

W roku 1913 produkcja amerykańskich fabryk, wynosiła 8.000.000 pneumatyków. W roku 1917 wynosiła już 24.000.000. Rok 1922 wydaje ilość 40.000.000, która w roku 1927 wzrasta do sumy 64.000.000, w roku zaś 1928 osiąga liczbę 70.000.000.

W tym samym czasie, ceny pneumatyków układają się jak następuje:

1913 r. — 29,00 dol
1917 r. — 23,20 „
1922 r. — 19,20 „
1927 r. — 13,50 „

Jak z powyższego widać, cena pneumatyka w 1927 roku wynosi mniej niż połowę ceny takiegoż pneumatyku w 1913 roku. Redukcja ceny mówi już wiele, jest jednak dopiero połową rezultatów osiągniętych w postępie jakiego dokonał przemysł. W tym samym czasie w którym ceny opon zmalały, wytrzymałość ich wzrosła współmiernie.

Trwałość opony za 29.00 dol. w roku 1913 obejmowała około 5,600 klm. W roku 1917 wzrosła do 8.000 klm., w roku 1922 do 12,800 klm., opony zaś z roku 1927 osiągały 19,200 klm. przejechanych.

Jeżeli teraz wyliczymy koszt jednego kilometra to otrzymamy, że zużycie gumy na przestrzeni jednego kilometra kosztowało

w roku 1913 — dol. 00,52
„ 1917 — „ 00,29
„ 1922 — „ 00,15
„ 1927 — „ 00,07

Jeżeli zważymy, że opony, które przetrwają przy względnych drogach i niezbyt ciężkich warunkach atmosferycznych, przestrzeń 30.000, wcale do wyjątków nie należą, to łatwo wyliczyć, że koszt obecnej gumy równa się mniej więcej 1|12 kosztu z roku 1913.

W czasie od roku 1913 do 1920, liczba fabryk wyrabiających opony, wzrosła z 30 na 230. Pojawienie się t. zw. Cord-Pneumatyków, zwiększających jeszcze wytrzymałość normalnej opony, wytworzyło silną konkurencję, wzmożoną jeszcze przez ciągły wzrost produkcji automobilowej.

W roku 1921 z powodu ogólnej stagnacji, wiele fabryk zlikwidowało się względnie połączyło z innymi. Z 230 firm w roku 1921, pozostało do roku 1925 tylko 126. Tylko 106 firm fabrykowało jeszcze w 1926 r. dziś zaś pozostało już tylko 80 fabryk, z których 25 pokrywa 95% ogólnego zapotrzebowania.

Samochodowy IMPORT i EKSPORT w różnych krajach Europy.

Statystyka importu i eksportu w różnych krajach Europy, wykazuje ustawicznie wzrastającą ilość importowanych produktów amerykańskiego przemysłu samochodowego, na niekorzyść produkcji europejskiej. W tej chwili mamy przed sobą najnowszą statystykę izby handlowej w Waszyngtonie, wykazującą dokładnie stosunek między całkowitą ilością sprzedanych w danym kraju wozów, a znajdującą się w niej liczbą wozów produkcji amerykańskiej. Statystyka daje nam dużo ciekawych szczegółów i tak się przedstawia liczbowo:

Kraj	Ogólna ilość sprzedan. sam.	Ilość samoch. prod. ameryk.	%
Wielka Brytanja	145,000	20,000	14
Francja	105,000	5,500	5
Niemcy	91,475	21,000	24
Hiszpanja	24,500	13,800	56
Czechosłowacja	17,560	1,000	6
Szwecja	11,650	10,000	86
Holandja	11,400	8,000	70
Włochy	11,000	1,000	9
Danja	9,000	7,650	85
Belgja	9,000	3,500	39
Szwajcarja	6,000	2,000	33
Rumunja	6,000	4,500	75
Finlandja	5,350	4,800	90
Norwegja	5,050	4,250	84
Polska	3,900	2,500	64
Austrja	3,300	300	9
Węgry	3,000	1,350	45
Jugosławja	2,250	1,000	44
Grecja	2,000	1,600	80
Łotwa	400	300	75
Bulgarja	320	120	30
Estonja	300	250	83

Rewja samochodów.

Rewja samochodów, zorganizowana przez Automobilklub Polski na rzecz Polskiego Białego Krzyża, zgromadziła w stadjonie łazienkowskim, przy ślicznej pogodzie i małej frekwencji publiczności, 118 pięknych maszyn, konkurujących o lepsze wytwornemi linjami karoserji i luksusem oraz komfortem urządzenia.

Na podstawie głosowania publiczności, jury konkursowe przyznało nagrody następującym wozom: „Packard" pani Pate, „Delage" pani Marjańskiej, „Austro-Daimler" p. Sztembarta, „Tatra" pani Hertzowej, „Studebaker" p. Pogorzelskiej.

Pozatem wyróżniono wozy: „Delage" p. Żochowskiego, „Delage" z przedstawicielstwa, „CWS" p. Makomaskiej. „Austro-Daimler" p. Podhorodeńskiej, „Talbot" p. Verkay, „Studebaker" kpt. Ryla, „C.W.S." „Citroën", „Fiat" i „La Salle".

Wyróżniono także piękne, krajowe karoserje na samochodach: „Delage", „C.W.S.", „Sizaire Fréres" i „Buick"

Defiladę i przebieg konkursu sprawnie zorganizowali i prowadzili członkowie komitetu organ. pp.. Ludwig, Wachowski, Olechnowicz, Zakrzewski, Regulski i mjr. Kułakowski.

KOMUNIKAT PRASOWY. Polskiego Związku Motocyklowego.

Sekretarjat: Katowice, Drzymały 1.

W dniu 14-go b.m. wyjeżdża z Katowic do Barcelony prezes Pol. Zw. Motoc. dr. Tadeusz Saloni na Międzynarodowe Wyścigi o Grand Prix Europy i Wielką Nagrodę F. I. C. M. (Międzynarodowego Związku Motocyklowego), które odbędą się w dniu 19 i 20 października 1929 r.

Prezes Saloni wyjeżdża jako delegat P. Z. M. i w dniu 21|X-29 r. będzie brał udział w zebraniu Międzynarodowej Komisji Sportowej oraz w zebraniu ogólnem, które odbędzie się w dniu 22-go b.m.

Również w roku bieżącym na Międzynarodowe Wyścigi i Grand Prix Europy, wyjeżdża po raz pierwszy polski zawodnik Albrecht Alvensleben. Alvensleben startować będzie na motocyklu Narton 500 ccm. Okrążenie trasy wyścigów pod Barceloną wynosi (czworokąt) 16,800 mtr. Zawodnik nasz będzie musiał w swej klasie przebyć 20 okrążeń.

Organizacja wyścigów powierzona jest przez F. I. C. M. Królewskiemu Klubowi, w Katalonji (Real Motor Club de Cotalonia).

Benzyna z gazów ziemnych.

W Ameryce już od dłuższego czasu chwytano w zbiorniki gazy, wydzielające się przy wierceniach ziemnych dokonywanych do źrodeł olejowych i zużytkowano ich do oświetlania baraków, wagonów kolejowych i t. p. Obecnie jednak kolosalne zużycie, a w związku z tem zapotrzebowanie benzyny, sprawiło iż wydobywaniem tych gazów i przeróbką ich na materjały pędne, zajęto się bardzo intensywnie.

Według urzędowych statystycznych danych, ilość benzyny wyprodukowanej w ten sposób, sięga cyfry 4.000.000 galonów dziennie. Jeszcze w 1911 roku, produkcja ta była ogromnie zaniedbana i wielkie ilości drogocennego gazu, marnowały się. W przeciwieństwie do tego, w roku obecnym osiągnięto rekordową cyfrę 1,750,000,000 galonów wyprodukowanej benzyny. Gatunek tą drogą otrzymanej benzyny, jest doskonały, gdyż używane do jej wyrobu gazy ziemne, chwytane do zbiorników a następnie sprężane, są chemicznym związkiem najlżejszych i nadzwyczaj lotnych węglowodanów. Z pomiędzy wielkiej liczby koncernów, zajmujących się przerabianiem tych gazów, na czoło wysuwają się: Towarzystwo rafinerji nafty Philips oraz Sinclair Oil Company.

Segrave płaci karę za zbyt powolną jazdę (!)

W Ameryce, Anglji, a nawet w innych krajach, można zostać ukaranym, jeśliby komu strzeliło do głowy, jechać stosując się do obowiązujących u nas przepisów jazdy. Widzimy więc, że przepis jazdy, jest zagadnieniem, silnie z geografją związany.

Pewnego dnia, na jednym z ożywionych punktów Londynu, toczył się wolniutko samochód prowadzony akurat przez znanego wszystkim 372 klm. godzinowego rekordsmana szybkości, majora Segrave. Może śnił akurat o rekordzie 400 klm. godz. i uważał, że przy tak wielkiej szybkości należy uważnie jechać. Dość na tem, jechał tak wolno, iż pełniący służbę policjant zatrzymał go „za zbyt wolną jazdę", powtarzamy—ZA ZBYT POWOLNĄ JAZDĘ, i jako indywiduum zakłócające sprawność ruchu ulicznego, admistracyjnie ukarał.

SALON PARYSKI.

Cechą znamienną Salonu Paryskiego, który został otwarty dnia 3 października, jest mała liczba wystawców francuskich. Stan ten został spowodowany faktem, że 75 0|0 wyprodukowanych samochodów pochodzi z trzech koncernów. Z pozostałej liczby 14% wozów produkują cztery koncerny, podczas gdy 69 wytwórni produkuje pozostałe 11%.

Z drugiej jednak strony wiele wytwórni nadwozi, eksponuje swoje fabrykaty, które odznaczają się piękną linją i wieloma nowymi szczegółami.

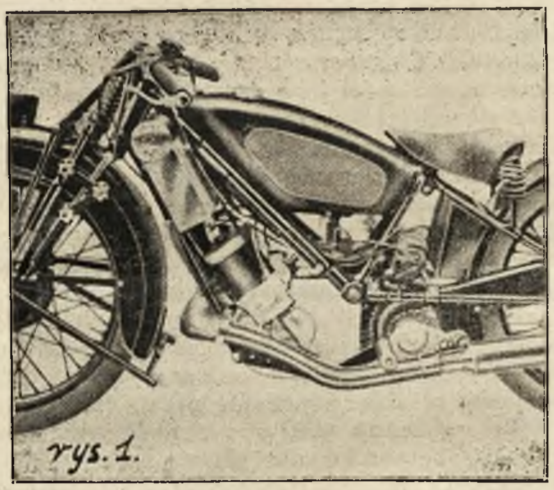
Amerykańska metoda.

Komendant policji w Los Angelos, James H. Davia, chcąc zmniejszyć trudności ruchu ulicznego przez zwiększenie tempa tegoż, zniósł wszelkie obowiązujące dotychczas przepisy policyjne ograniczające szybkość jazdy samochodowej w obrębie miasta. Definitywne wprowadzenie w życie tego rozporządzenia, jest owocem kilkotygodniowych prowizorycznych doświadczeń, na podstawie których stwierdzono, że przez dozwolenie poruszania się po mieście z większą szybkością, liczba wypadków wcale nie wzrosła, sprawność zaś ruchu ulicznego znacznie się zwiększyła. Większość kierowców, pomimo szybszej jazdy, przestrzegała przepisy bezpieczeństwa tak jak poprzednio. Według rozumowania Davis'a, należy ludziom pozwolić na kierowanie się własnym rozsądkiem. Nowa ustawa ogranicza tylko maksimalną szybkość do 50 mil na godzinę t. j. około 80 klm/g.

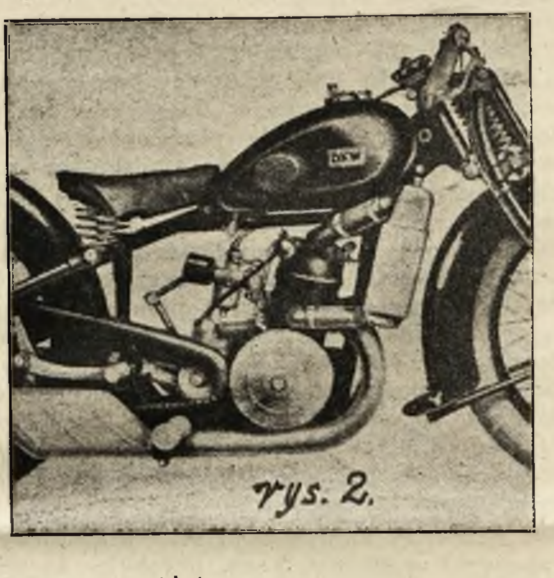
ZAPISUJCIE się do P. Z. M.

Wodne chłodzenie silników motocyklowych.

Każdy z motorzystów wie, jak ważną rolę w dobrej pracy silnika odgrywa oliwienie, — przyczem żaden ze stosowanych obecnie sposobów oliwienia *nie spełni swego zadania*, jeżeli ściankom cylindra nie zapewnimy dobrego chłodzenia.



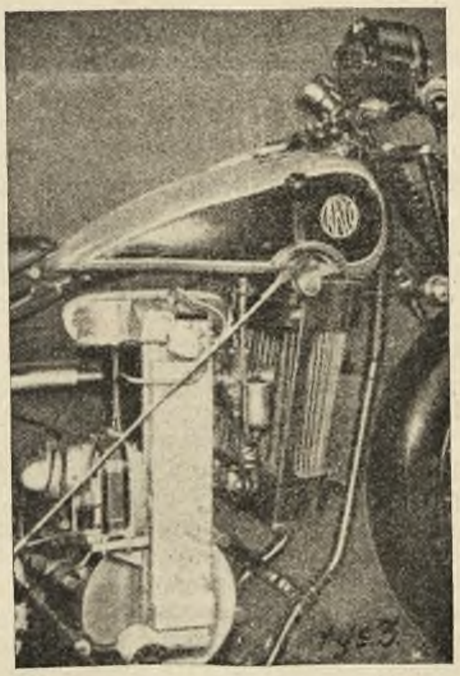
W kilku słowach opiszę wodne chłodzenie silników motocyklowych; system ten posiadający dotychczas mało zwolenników, z powodu wysokiej ceny;—znajduje coraz szersze zastosowanie w maszynach turystycznych i sportowych, a niekiedy i wyścigowych.



Pierwsza myśl tej inowacji powstała w Anglji, i tam widzimy jej pionera, jest to fabryka „Scott", która już w roku 1909 zbudowała pierwsze dwie doświadczalne maszyny 500 cm³ i 600 cm³, dwutaktowe, dwucylindrowe, o wodnem chłodzeniu.

Silniki tych maszyn, posiadają dwa cylindry odlane w jednym bloku, a chłodnicę umieszczoną skośnie w przedniej części, bardzo ciekawie skonstruowanej ramy. (rys. 1).

Podobne rozwiązanie widzimy w niemieckim motocyklu „D. K. W.", który uchodzi za najbardziej nowocześnie skonstruowaną maszynę,



gdyż obok pięknych linji, posiada skrzynkę biegów o przekładni kulisowej, zblokowaną z silnikiem (rys. 2).

W tejże maszynie widzimy ciekawy szczegół, a mianowicie celem lepszej cyrkulacji wody w koszulce chłodzącej cylindra, zamiast jednej dopływowej i jednej odpływowej, zastosowano po dwie takie rury.

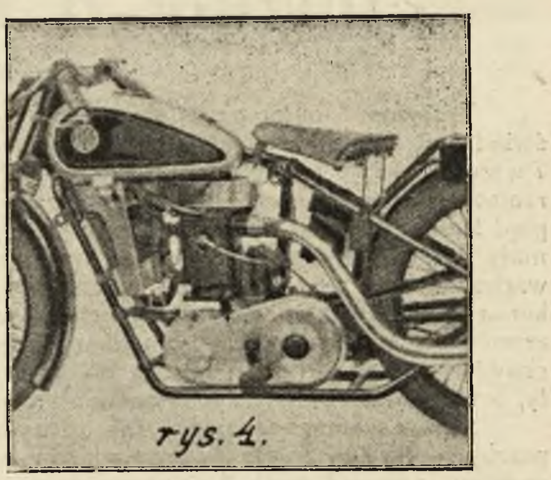
Angielski przemysł motocyklowy, w którym widzimy *ciągłe szukanie nowych dróg* konstrukcyjnych, pokazał w swoich modelach na 1929 r., dwa nowe motocykle o wodnem chłodzeniu, a to: „A. J. W." 4-ro cylindrowy, oraz „O.E.C— Trinkler", jedno cylindrowy.

Są to już właściwie, samochody na dwóch kołach, gdyż silniki tych maszyn osłonięte są szczelnie maską, posiadają chłodnice umieszczone na ramie, przypominającej raczej ramę podwozia samochodu, niż ramę motocykla.

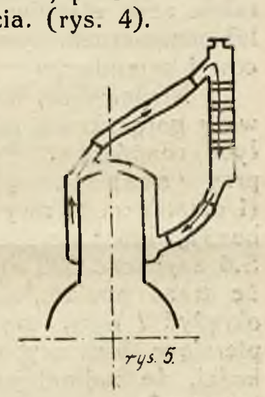
Motocykle powyżej opisane, posiadają chłodnicę ulową, inny rodzaj zbliżony do chłodnicy rurkowej stosuje niemiecka fabryka „Arco".

Chłodnica tych maszyn przedstawia się jak połowa stożka ściętego, obrócona większem denkiem do góry, przyczem część dolną i górną, gdzie są zbiorniki na wodę, łączy szereg rurek. (rys. 3).

W tymże fabrykacie *zastosowano kilka nowych zdobyczy* w budowie silników, a mianowicie: rozrząd zaworów wałkiem w głowicy (O. H. C.) bezpośredni napęd magneta, od wałka pionowego, takiż napęd pompki oliwnej od wałka poziomego, ogrzewanie powietrza przed gaźnikiem (powietrze ogrzewa się przechodząc pomiędzy rurkami chłodnicy), a najciekawiej przedstawia się umieszczenie rury wydmuchowej w tylnej części cylindra, przez co uniknięto niekorzystnego, zagięcia. (rys. 4).



Jako system stosują dotychczas wyłącznie termosyfon (rys. 5), t. zn. woda ogrzana wpływa do górnej części chłodnicy, stąd oziębiając się opada do dolnego zbiornika, z którego specjalnym przewodem, przedostaje się do koszulki otaczającej cylinder.



Pod względem intensywności chłodzenia, *wod-*

A. MINCHEJMER Stud. Polit. W.

Wrażenia z włóczęgi po Europie.

(c. d.)

Ruch na drogach w Anglji.—Policja drogowa. —Działalność klubów automobilowych.—Garaże.—Konkurencja kolei z autobusem.

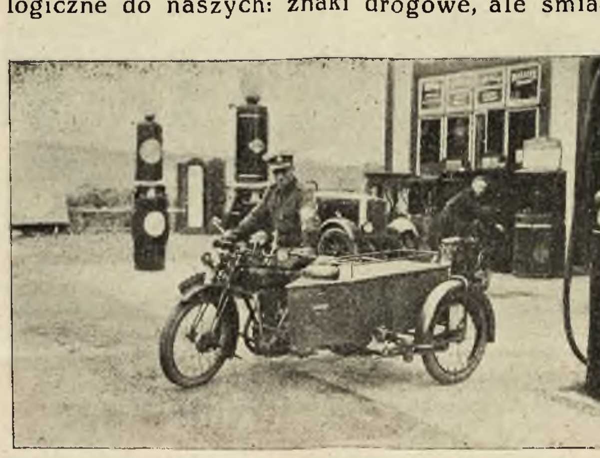
Bezpośrednim rezultatem niezmiernego rozpowszechniania automobilizmu w Anglji jest, jak już zaznaczyłem poprzednio, intensywny ruch samochodowy na wszystkich drogach, co nasunęło naturalnie niesłychanie ważne zagadnienia jego regulacji i bezpieczeństwa.

Wzięto je pod uwagę, już przy samem konstruowaniu dróg i niema więc teraz w Anglji krzyżowań szosy z torem kolejowym w jednym poziomie. Wszędzie są wiadukty lub mosty. Z drugiej strony profil drogi jest możliwie płaski i w wielu miejscach widzi się przewyższenie zewnętrznego brzegu zakrętu.

Pozatem powzięto cały szereg środków specjalnych, mających na celu przedewszystkiem uporządkowanie ruchu. Wszędzie więc na zakrętach i w miejscach, gdzie kształt drogi może powodować jakieś trudności w prowadzeniu samochodu, lub zmniejszać widoczność, na środku jezdni wymalowany jest biały pas, rozdzielający ją na dwie części, przeznaczone dla ruchu w poszczególnych kierunkach. Zakaz przekraczania tego pasa i *wjeżdżania na cudzą połowę drogi* jest surowo przestrzegany, a winni pociągani są natychmiast do kary pieniężnej, do zbierania której angielscy policjanci są bardzo skorzy. Przy skrzyżowaniach i zbiegach dróg, prócz takich pasów wymalowane są także olbrzymiemi literami ostrzegawcze napisy w rodzaju „Slow" — zwolnić. Przy wyjeździe z przeszkody ruchu widuje się często napis „Thank you"— dziękuję, jako *podziękowanie za ostrożną jazdę*. Anglicy wszędzie i zawsze są grzeczni.

Kombinacje te niezmiernie ułatwiają i usprawniają jazdę, bo jeśli będę tych znaków przestrzegał, to mogę jechać zupełnie spokojnie i śmiało, bo wiem, że mi nie grozi żadna przykra niespodzianka ze strony nieoczekiwanie z za zakrętu wypadającego samochodu.

Obok i innych tego rodzaju ostrzegawczych napisów na jezdni, używane są także i analogiczne do naszych: znaki drogowe, ale śmiało



„Służba drogowa"
Pogotowie samochodowe Automobile Association.

możemy sobie powiedzieć, że pod tym względem daleko wyżej stoimy od Anglji, gdzie panuje istny bałagan. Niema tu zupełnie ujednostajnionych typów znaków i różne instytucje stawiają je na swoją rękę. Swoje znaki stawiają zarządy drogowe, swoje instytucje komunalne, Automobil Association, Royal Automobil Club, swoje, wreszcie lokalne kluby samochodowe, i to w dodatku organizacje te nie rozgraniczają stref swoich „wpływów", i na tym samym terenie, na tej samej drodze, można spotkać wszelkie możliwe rodzaje znaków, nie zawierających przy tem przeważnie obrazków, symbolizujących daną przeszkodę, a jedynie napisy i w dodatku są ustawiane za blisko niebezpiecznego miejsca.

Doskonale natomiast są oznaczane zawsze miejsca robót i reperacyj na drodze. Barjery mają kształt strzał, wskazujących kierunek objazdu i mają umieszczone na sobie napisy w rodzaju „Danger" — niebezpieczeństwo, ułożone z katafotów, przyrządów optycznych, odbijających w nocy padające na nie promienie z latarń samochodowych i sprawiających już z daleka wrażenie silnego świecenia się.

Dobre są również drogowskazy żelazne, z racjonalnie rozmieszczonemi wyraźnemi napisami. Taki drogowskaz widać na jednej z załączonych fotografij, na której jest również jeden z ostrzegawczych znaków, składający się jak w danym wypadku z czerwonego trójkąta i tabliczki z napisem.

Ale kimże jest ta umundurowana postać z dziwnym szkopkiem na głowie? Przecież chyba nie policjantem angielskim, którego postać jest przecież znana prawie każdemu? Ale mimo tych pozorów jest to właśnie policjant — specjalny komunalny, *„hrabski" policjant ruchu*, jak w danym wypadku z hrabstwa Chester. Postacie takie, niezmiernie dla Anglji charakterystyczne, widuje się wszędzie po drogach w okolicach większych miast, gdzie ruch staje się na tyle intensywny, że w imię sprawności i bezpieczeństwa, wymaga specjalnej opieki i regulacji. Stworzenie takiej kontroli i opieki winno być poczytywane za wielką zasługę zarządów hrabstw, wykazujących tem doskonale zrozumienie potrzeb automobilizmu i umiejętność i dbałość o ich zaspokojenie.

Pan w białej czapce, w skórzanych sztyl-

ne przewyższa powietrzne, gdyż temperatura cylindra nie przekracza 130° C, a chłodnicy 100° C, podczas gdy temperatura cylindra chłodzonego powietrzem dochodzi do 200° C, a więc istnieją lepsze warunki samozapłonu mieszanki, oraz spalania się oliwy, co jest wysoce szkodliwem.

Wadą, z którą walczą konstruktorowie jest *delikatność całej instalacji*, wysoki koszt naprawy, oraz stosunkowo duży ciężar dochodzący do 25 kg.

Czy konstrukcje te znajdą szersze zastosowanie, — najbliższa przyszłość pokaże.

J. P.

ZWIĘKSZONY POPYT NA MOTOCYKLE W DANJI.

Stosownie do danych statystycznych Departamentu Handlu w Kopenhadze, zanotowano w pierwszej połowie bieżącego roku, gwałtowny wzrost zapotrzebowania na motocykle w Danji. Import w pierwszych sześciu miesiącach bieżącego roku wynosił 2537 motocykli, podczas gdy w ciągu całego roku ubiegłego importowano do Danji 2.400 motocykli.

ZASTOSOWANIE GUMY DO PODWOZIA SAMOCHODU. Jak wynika ze sprawozdania Stowarzyszenia Hodowców Kauczuku zapotrzebowanie na gumę ciągle wrasta. Zawdzięczać to należy temu, że obecnie używa się gumy nietylko do produkcji opon i dętek, lecz i do amortyzatorów wtrząsów, wsporników zmiennika, wsporników chłodnic, zderzaków, siedzień pneumatycznych, elastycznych sprzęgieł i t. d.

(Wrażenia automobilisty).

Zawody o puhar Schneidera

(korespondencja własna).

Tysiącom automobilistów, którzy byli świadkami zawodów o puhar Schneidera, dzień 7 września wryje się w pamięć, jako dzień uderzajacych przeciwności. Mglisty i przykry wygląd Londynu przed opuszczeniem go — i wspaniały widok doliny Hindhead w promieniach wschodzącego słońca; gorące i duszne, pełne kurzu drogi i lekki wietrzyk, powiewający na terenie zawodów; tłok nagromadzonych samochodów — i rozpętany, podobny do lotu strzały, lot współzawodniczących wodnopłatowców...

Natłok samochodów był tak olbrzymi, że przebycie 10 km. zajęło licznym widzom, aż trzy godziny czasu. O godz. 1-ej ponad dwa miljony widzów, zgromadziło się wzdłuż wybrzeży Hampshire i wyspy Wight, wspaniale obsłużonych przez 200 głośników Marconi'ego. Szczególnie dobry widok był z Ryde Pier, nawprost linji startu. Warunki atmosferyczne były idealne. Wzdłuż wybrzeża Solent uszeregowało się literalnie setki statków, jaśniejących, jak na paradzie lub manewrach, żywemi barwami tysięcy proporców i sztandarów.

Niepewność, kto będzie zwycięscą, potęgowało gorączkowe napięcie widzów do niebywałych rozmiarów. Podniecenie wzrosło jeszcze przy starcie pierwszego współzawodnika (i ostatecznego zwycięzcy) por. H. R. D. Waghorn'a, który uzyskał na płatowcu Supermarine S.6 szybkość 528 km/godz. A należy pamiętać, że trasa posiadała cztery zakręty i należało ją okrążyć 7 razy, czyli zrobić 28 okrążeń z zapierającą dech szybkością, na tak małej wysokości, że najmniejszy błąd mógł spowodować katastrofę.

Rekord bezwględnej szybkości na dystansie jednego okrążenia zdobył por. Atcherley, robiąc 565,23 km/godz., pobijając poprzedni rekord uzyskany ostatnio przez mjr. de Bernardi, wynoszący 541,65 km./godz. Waghorn i Atcherley, lecąc między pylonami, przekroczyli napewno szybkość 10 km/min.

Włosi nie mieli szczęścia, pomijając fakt, że nie zdążyli poczynić odpowiednich przygotowań do zawodów. Pomimo jednak katastrofy, jakiej ofiarą padli podczas lotów próbnych, i śmierci najlepszego ich pilota, nie odstąpili od współzawodnictwa. Dwie ich nowe maszyny — Macchi 67s z silnikami Issota-Fraschini— były zaledwie gotowe do piątkowych lotów próbnych i były przyczyną wielu technicznych kłopotów, co ostatecznie zmusiło dzielnych pilotów Monti'ego i Cadringher'a do zrezygnowania z dalszej walki. Pierwsze początkowe okrążenie tego ostatniego, było pięknym wyczynem, wynoszącym 510 km/godz., był to pierwszy lot jego maszyny, przy zupełnie otwartej przepustnicy,

Zaszczyt uzyskania drugiego miejsca przypadł przeto por. Dal Molin na płatowcu Macchi 52 (silnik Fiat) — na dwu-letnej maszynie, na której w swoim czasie pobił rekord Bernardi. Greig był trzecim na angielskim płatowcu Supermarine S. 5. z silnikiem Napier, lecąc z tą samą prawie szybkością, co Dal Molin. Czas uzyskany przez tych dwuch pilotów różnił się o 21 sek. — *trzy sekundy na okrążenie*.

Było rzeczą szalenie trudną, określić szybkość samolotów gołem okiem i nikt nie był pewien jak rzeczy stoją, zanim głośniki nie obwieściły czasu poszczególnych okrążeń. Rzeczywiście Macchi'sy wydawały się narazie szybsze, jak angielskie Supermarine'y, dzięki głośnemu warczeniu motorów i bardzo niskiemu lotowi.

Najbardziej wstrząsający moment miał miejsce tuż po starcie. Pierwszy zawodnik Waghorn przeleciał właśnie obok Ryde Pier z szaloną szybkością piąte okrążenie, lecąc na wysokości około 100 stóp, gdy nagle drugi zawodnik — Dal Molin — pokazał się, rozpoczynając swoje pierwsze okrążenie. Smukła, czerwona maszyna Macchi leciała bardzo nisko tuż nad wybrzeżem i *przeleciała ponad głowami widzów jak kula armatnia* z ogłuszającym warkotem, jakby rzucając wyzwanie przeciwnikowi.

Teraz, każdy miał sposobność określenia szybkości, bez uciekania się do odpowiednich przyrządów. Widzowie bez tchu wpatrywali się w wybrzeże Hamshire. Zdawało się, że przed płatowcami, lecącemi na wschód (po okrążeniu bylonu na wyspie Hayling), czas zaniknął. Jeszcze raz stały się niewidoczne, aby za chwilę pokazać się ze strony Cowes, lecąc wprost ramię w ramię w kierunku Ryde Pier.

W tem miejscu Waghorn prześcignął rywala, przelatując o 100 m. ponad nim. *Różnica w czasie okrążenia wynosiła 50 sek.* Widok ten, olbrzymie tłumy powitały głośnemi okrzykami.

Potem, gdy niefortunny Cadringher zmuszony był opuścić się na wodę, obok Calshot, i podczas, gdy Atcherley odwalał swoje okrążenia z zapierającą dech szybkością, Włosi całą nadzieję pokładali na por. Monti na płatowcu Macchi 67. Jeszcze raz podniecenie tłumów wzrosło do białej gorączki, gdy maszyna przeleciała obok, jak czerwona ważka, z nieprawdopodobną wprost szybkością. Zakończyła swe pierwsze okrążenie z obiecującą szybkością 510 kl/godz., lecz *niestety złamana rurka do oliwy zmusiła w kilka minut później pilota do lądowania* obok wyspy Hayling.

Atcherley kontynuował swój brawurowy lot i skończył w 40 min. 5 sek., uzyskując szybkość 553,41 km/godz., co dałoby mu drugie miejsce. Przez swój brawurowy lot stał się faworytem tłumów i wszyscy byli rozczarowani, gdy został oficjalnie odsunięty na dalsze miejsce, ponieważ

---

pach i z dużemi białemi mankietami, widoczny na innem zdjęciu jest też policjantem — policjantem drogowym Royal Automobil Clubu Królewskiego Klubu Automobilowego — rzecz również bardzo dla Anglji charakterystyczna, gdzie potężne kluby i związki samochodowe, skupiające w swych szeregach setki tysięcy członków, rzeczywiście niezmiernie skutecznie dbają o rozwój całokształtu wszelkich dziedzin automobilizmu, a zwłaszcza o popieranie i organizowanie ruchu Turystycznego na pewnych szlakach i na pewnych terenach.

Popierają rozbudowę sieci drogowej, *współdziałają z wszelkiemi poczynaniami*, sprzyjającemi zwiększeniu się zainteresowania daną okolicą, za tem i zwiększaniu się ruchu samochodowego, a przedewszystkiem dbają o jego zorganizowanie, przez ustawianie znaków drogowych, drogowskazów, urządzanie parków samochodowych, wyznaczanie dróg o ruchu jednostronnym oraz przez wysyłanie swych własnych policjantów, czuwających już na miejscu nad jego porządkiem.

Z bardzo ciekawym przykładem tego rodzaju organizacji zetknąłem się pod Liverpoolem, podczas wielkiego międzynarodowego obozu skautowego, który był rozbity w wielkim Arrow Parku, do którego był zasadniczo dojazd tylko dwiema szosami: jedną od oddalonej o 6 kilometrów stacji kolejowej w Uptone, i drugą oddalonej o 8 kilometrów stacji w Birkenhead. Zorganizowaniem ruchu samochodowego zajęło się Automobil Association wespół z Royal A. C., a zadanie było nielada: *W ciągu dwuch dni przetransportować autobusami na miejsce obozu 50.000 skautów wraz z całym ekwipunkiem obozowym*, stworzyć regularny dowóz żywności do tego sporego miasta pod płóciennemi dachami; a w dodatku codziennie przyjeżdżało do obozu 30.000 do 60.000 publiczności i to wszystko w znacznej mierze własnemi samochodami, i codziennie około 10.000 — 15.000 skautów wyjeżdżało z obozu na wycieczki do Liverpoolu i okolic. Ruch w dodatku skupiał się w pewnych godzinach: rano dowóz żywności i wyjazdy na wycieczki, po południu przyjazd publiczności a wieczorem powrót z wycieczek i odjazd publiki. Proszę sobie tylko wyobrazić te tysiące samochodów, a przy tem żadnego bałaganu, żadnych zatorów.



Komunalny policjant drogowy hrabstwa Chester w Anglji. W głębi typowy drogowskaz i znak drogowy.

Nietylko jednak regulacją ruchu na drogach zajmują A. A. i R. A. C. ale także i stworzeniem jak najdalej idących udogodnień jazdy i opieki nad samochodem, o ile więc u nas wybierając się na wycieczkę samochodową, wyjeżdża się zawsze z pewną trwogą, a nuż się coś po drodze stanie i co wówczas z nami będzie, i zaopatruje się wobec tego w zapasy gum, opon benzyny, smarów i wszelakich narzędzi, o tyle w Anglji jest to zupełnie zbędne. Krąży przedewszystkiem po drogach mnóstwo motocykli „służby drogowej" A. A. lub R. A. C., będącej swojego rodzaju pogotowiem samochodowem, niosącem każdemu chętną pomoc, a po wtóre stworzony jest cały szereg innych udogodnień, jak np. telefony na drodze, nie mówiąc już o licznych warsztatach i garażach przydrożnych, w zakładaniu których organizacje te współdziałają z inicjatywą prywatną.

W Anglji *w każdej najpodlejszej mieścinie, lub nawet wprost przy drodze, w odstępach 4—5 klm., widzi się garaże*, wyglądające przeważnie w następujący sposób: od strony drogi obszerny wyasfaltowany podjazd z poustawianemi pompami benzynowemi i olejowemi, sam zaś garaż jest obszerną halą z oszklonym dachem, bez specjalnych boksów na oddzielne samochody. O ileż to jest praktyczniejsze od „najlepszych" nawet warszawskich garaży, gdzie mamy przeważnie wąskie, niewygodne podwórko, wybrukowane kociemi łbami, a naokoło również ciasne i niewygodne „boksy", wjechanie do których wymaga nielada zręczności i w których nic prawie z samochodem robić nie można i trzeba wyjeżdżać dopiero na błoto, na dwór.

Anglicy dbają nietylko o stworzenie najdalej idących udogodnień dla turystycznego ruchu samochodowego i o skierowywanie jego w pewne okolice, ale przedewszystkiem o naprawdę ładny wygląd tego, co tam ma być oglądane. Między innemi widziałem w Chester, stolicy hrabstwa tejże nazwy, bardzo ciekawą wystawę o charakterze propagandowo-pedagogicznym, wykazującą w jaki sposób głupota i brak kultury wycieczkowiczów i przesadne rozwielmożnienie się reklamy, zwłaszcza samochodowej, szpeci najładniejsze okolice.

Były więc tam, tak wymowne eksponaty jak

za pierwszem okrążeniem nieprawidłowo okrążył jeden z pylonów. Można sobie wyobrazić, jak trudno jest ocenić manewr maszyny, lecącej z tak fenomenalną szybkością.

W ten sposób zawody zostały ukończone. Angielskie maszyny uzyskały pierwsze i trzecie miejsce, włoska zaś — drugie. I zaczęła się „wędrówka narodów“ do domu.

Silniki, użyte do tych historycznych zawodów, zbudowane zostały w dobrze znanych automobilistom wytwórniach: Fiat, Isotta-Fraschini, Napier i Rolls-Royce. Płatowce Supermarine S. 6., które ostatecznie zwyciężyły, wyposażone były w 12-o cylindrowy silnik Rolls-Royce. Dokładnego opisu silnika Rolls-Royce nie możemy dać; zaznaczamy jedynie, że był to zmodyfikowany silnik typu HX. Bloki cylindrów zbudowane były ze specjalnego stopu aluminiowego i *były zmontowane pod kątem 60 stopni*. Obroty silnika sięgały fantastycznej cyfry 25.000 obr. na minutę.

Płatowiec Supermarine S. 5. wyposażony był w silnik Napier o 12 cylindrach i jest podobny do silników, zastosowanych do samochodów, użytych przez mjr. Segrave i kpt. Malcolma Campbella. Silnik Fiat posiadał również 12 cylindrów, Isotta-Fraschini zaś 18 cylindrów — trzy bloki po sześć cylindrów w każdym.

Na zakończenie — słowo uznania dla pilotów. Jesteśmy przyzwyczajeni do podziwiania kierowców wozów wyścigowych, lecz co można powiedzieć o człowieku, który w ciągu 45 min. dokonać musi z zastraszającą szybkością 28 obrotów, *poddając się za każdym nawrotem straszliwemu działaniu potężnej siły ośrodkowej, prącej na ciało i maszynę*... Ich odwaga i dzielność nie wymagają opisu.

Zwycięzca uzyskał za każdem okrążeniem nast. szybkości: 550 km/godz., 559,3 km/godz., 562,7 km/godz., 557,6 km/godz., 561 km/godz., 555,9 km/godz., i 562.7 km/godz.

Rekordowego okrążenia (czwartego) dokonał por. Atchley na Supermarine Rolls-Royce, lecąc z szybkością 565,23 km/godz.

HISTORJA ZAWODÓW
o puhar Schneidera w cyfrach.

W roku 1913 zawody odbywają się w Monaco (Francja) puhar zdobywa (Francuz) Prevost na hydroplanie „Deperdussin“ z silnikiem Gnôme 160 K.M. rozwijając szybkość 72 km. na godz.

W roku 1914, w Monaco pilot Pixton (Anglja) na hydroplanie „Sopwith“ z silnikiem Gnôme 100 K.M. uzyskuje szybkość 139.660 km. na godz.

W roku 1920. Luigi Bologna (Włoch) w Wenecji rozwija szybkość 172·561 km. na godz. na hydroplanie „Savoja“ z silnikiem 470 K. M.

W roku 1921. Brigahti (Włoch) na hydroplanie „Macchi M7“ z silnikiem Isotta Fraschini“ 200 K.M.. w Wenecji osiągnął szybkość 189.677 km. na godz.

W roku 1922 por. Biard (Anglja) w Neapolu na hydroplanie „Supermarine” z silnikiem Napier 450 KM., rozwinął szybkość 255 klm. na godz.

W roku 1923. Dawid Rittenhouse (Stany Zjedn.) w Cowes na hydr. „Curtiss Nary Racer“ z silnikiem „Curtis“ 465 K.M. osiągnął szybkość 285.5 km. na godz.

W roku 1924 zawody nie odbyły się.

W roku 1925, porucznik Doolittle (Stany Zjedn.) w Baltimore rozwija szybkość 374.090 km. na godz. na hydr. „Curtiss“ z silnikiem tejże marki, mocy 400 K.M.

W roku 1926, mjr. de Bernardi (Włochy) w Hampton Roads, na hydr. „Macchi M. 39“ z silnikiem Fiat mocy 800 K.M. rozwija szybkość 396.612 km. na godz.

W roku 1927, w Wenecji por. Webster (Anglja), na hydr. „Supermarine S6“ z silnikiem Napier mocy 1.000 K.M. osiągnął szybkość 453 km. na godz.

W roku 1929, pilot Waghern (Anglja) rozwija szybkość 528 km. na godz. na hydr. „Supermarine S6“ z silnikiem „Rolls-Royce“ mocy 1.000 K.M.

KRONIKA LOTNICZA:

Raid Baloników.

Dnia 29 września urządził Woj. Kom. L. O. P. P. we Lwowie zabawę lotniczą dla młodzieży szkolnej. Jedną z atrakcyj zabawy był „rajd baloników“. „Zawodnicy” kupując zwykły balonik napełniony wodorem otrzymywali specjalną kartę pocztową numerowaną, którą należało przymocować, do balonika i puścić w powietrze. Balonik taki po przebyciu pewnej przestrzeni dostawszy się w górne warstwy powietrza pęka, (wskutek różnicy ciśnień), a karta wraz z szczątkami balonika opada na ziemię. Na jednej stronie karty znajduje się adres Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie, na drugiej zaś prośba do znalazcy by napisał na niej miejscowość w której ją znalazł, podpisał się i wrzucił do pierwszej napotkanej skrzynki pocztowej. Właściciel balonika, który przebędzie największą przestrzeń otrzyma nagrodę wartości 25 zł.

Impreza ta, którą Kom. Woj. L. O. P. P. we Lwowie po raz pierwszy w Polsce urządził, cieszyła się wielkiem powodzeniem; ogółem udział w „zawodach“ wzięło przeszło 60 baloników. Rekord w tej dziedzinie ma Francja.

Oryginalne zawody.

Rok rocznie w Anglji rozgrywają się zawody, (na przestrzeni 150 km.), między pilotami angielskich wojsk. eskadr myśliwskich o nagrodę ofiarowaną przez Sir Phillipe'a Sassoona (podsekr. stanu lotn. brytyjsk.). Przed zawodami każdy pilot znajduje swój płatowiec bez materjałów pędnych (bez benzyny, oliwy) i bez jednego koła u podwozia. Przy ostatecznej klasyfikacji jest brany pod uwagę czas użyty na przeprowadzenie płatowca do stanu używalności, oraz szybkość na wyznaczonej trasie. Na ostatnich zawodach płatowce 23 i 56 eskadry były gotowe do lotu w przeciągu 6 minut i 15 sekund.

Flota powietrzna Ligi Narodów.

Międzynarodowy Związek Aer. przedłożył Zgromadzeniu Ligi Narodów projekt utworzenia specjalnej floty powietrznej Ligi Narodów. Według projektu (popieranego szczególnie przez amer. sfery lotnicze) każde państwo będzie obowiązane dostarczyć pewną ilość płatowców i wyszkolonych pilotów. Dowództwo floty nie będzie stałe, lecz będzie powierzane co pewien czas jednemu z państw, ażeby zapobiedz wszelkim wpływom ze strony jednego narodu.

Nowy sposób składania spadochronu.

W amerykańskiej szkole pilotów w Brooks Field opracowano nowy sposób składania spadochronu, którego grubość w pokrowcu wynosi tylko 2 cale. Pokrowiec ze spadochronem, doskonale przylega do ciała lotnika nie przeszkadzając mu zupełnie w ruchach.

Nowe zastosowanie samolotu.

Niedawno w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej przeprowadzono ciekawe doświadczenia nad użyciem samolotu do kierowania czołgiem. Kierowanie było uskutecznione za pomocą fal radjowych, przez lotnika znajdującego się na płatowcu na wysokości 1,000 mtr. Wyniki prób są świetne; lotnik według własnej woli nie tylko wprawiał go w ruch postępowy i wykonywał obroty, ale nawet strzelał z jego dział.

Silniki Diesel'a w lotnictwie.

W amerykańskich zakładach „Packard” w studjach nad silnikami lotniczemi systemu Diesel'a poczyniono już znaczne postępy, tak że w niedługim czasie, dla celów doświadczalnych, będą używane one na lotniczych linjach pocztowych Stanów Zjednoczonych.

Nowy sposób chłodzenia silników lotniczych.

W laboratorjum w Wright Field są prowadzone próby chłodzenia silników lotniczych cieczą wysoko wrzącą, w których uzyskano bardzo piękne wyniki. Nowy ten system został nawet wypróbowany w locie na płatowcu „Lurtis P—I B”.

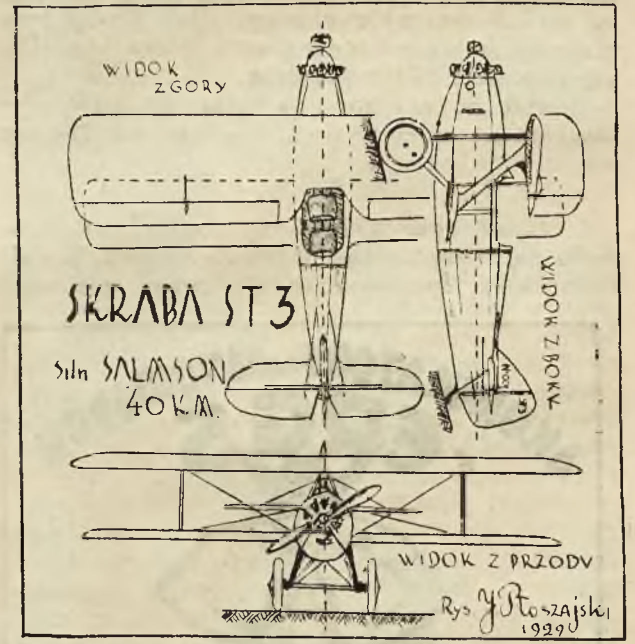
Fabryka silników małej mocy.

Władze lotnicze w Sowietach projektują założenie fabryki dla seryjnej produkcji wyłącznie silników małej mocy, oczywiście konstrukcji, sowieckiej. Jak wiadomo silniki tego typu są używane do płatowców sportowych (awionetek). Wytwarzane silniki będą mocy od 30—100 KM. Produkcja tej wytwórni ma zaspokoić zapotrzebowanie jakie Ossoawiachin ustalił na bieżący 5-cio letni okres.

Modelarstwo lotnicze:

Skraba S.T.3.

Jest to pierwsza polska metalowa awionetka. Skonstruowana została przez znanego pilota Skrabę a zrealizowana w C. Z. L. (obecnie P. Z. L.). Maszyna posiada starannie opracowany



kształt aerodynamiczny. Obsługiwana jest przez dziewięciocylindrowy, czterdziestokonny, francuski silnik Salmson. Jest to dwumiejscówka. Kadłub zbudowany z rur stalowych wzmocnionych ścięgnami. Druga skorupa duralowa nadaje przekrojowi kadłuba kształt elipsy. Skrzydła całkowicie metalowe, dwudźwigarowe, kryte płótnem. Kadłub, aż za miejsce pilota i pasażera, kryty blachą dalej płótnem. Podwozie bez linek usztywnione dwoma prętami. Komora płatowa składa się z dwóch stojaków oraz linek. Baldachim normalny. Dolne skrzydło, w stosunku do górnego, leży dość daleko w tyle, oraz jest daleko mniejsze. Wszystkie linki nośne podwójne z drewnianą wstawką.

Statecznik pionowy usztywniony jest linkami. Zbiorniki paliwa i smaru znajdują się w górnem skrzydle oraz zapasowe w dolnej i przedniej części kadłuba. Ciekawe jest umieszczenie tablicy rozdzielczej. Znajduje się ona na skrzydle w miejscu wnęki ułatwiającej wchodzenie. Jest tam: chronometr, licznik obrotów, wosokościomierz oraz pulsator. Sterowanie podwójne napół sztywne. Ster kierunkowy poruszany orczykiem. Całość sprawuje imponujące wrażenie. Dane: Rozp. 750 m. Długość 550 m. i Wysokość 230 m.

Stery nieodciążane, sterowane linkami. Lotki sterowane sztywno. Na kadłubie za głową pilota znajduje się owiewka ciągnąca się aż do statecznika poziomego. Statecznik poziomy podparty jest od dołu zastrzalikami kształtu „V“.

spora kupka butelek, puszek po konserwach, skórek od bananów, papierów i innych śmieci pozastawianych przez wycieczkowiczów wzdłuż drogi, lub zestawienie fotografij jakiejś olbrzymiej szpetnej reklamy przydrożnej i prześlicznego krajobrazu, zasłoniętego przez nią, albo też fotografje ładnej niegdyś stylowej starej karczmy



Policjant drogowy Royal Automobil Clubu w Anglji.

angielskiej, zeszpeconej obecnie przeróbką na garaż i upstrzonej reklamami benzyny, olejów i opon. Niezmiernie pouczające wystawy tego rodzaju przydałyby się doskonale i u nas.

Nietylko jednak czynniki „samochodowe“ dbają o rozwój turystyki, ale również i koleje, będące tu wyłącznie w ręku prywatnych przedsiębiorstw, reklamujących się intensywnie dużemi kolorowemi plakatami, opisującemi piękno okolic i miejscowości, przez które dana linja kolejowa przebiega i zachęcają do korzystania z jej usług. Sposób jednak reklamowania się i cała polityka biletowo-taryfowa wskazują dobitnie, że cała ruchliwość spowodowana jest niesłychanie zażartą walką konkurencyjną kolei z autobusami, która w żadnym innym kraju nie osiągnęła tego stopnia nasilenia, co w Anglji, gdzie komunikacja autobusowa jest wspaniale zorganizowana i obsługiwana przez doskonałe duże maszyny i boleśnie załazi za skórę kolejom.

W reklamach więc podkreślają wciąż koleje większe bezpieczeństwo, szybkość (w Anglji rzeczywiście koleje chodzą bardzo szybko) i regularność, a współzawodnicząc z niskiemi cenami przejazdu autobusami, stwarzaniem coraz to nowszych rodzaji biletów ulgowych, jak na przykład okresowych, powrotnych, wycieczkowych, okrężnych, turystycznych dla całych większych szlaków, specjalnych biletów week-endowych ważnych od piątku wieczór do wtorku rano, i t. p. kombinacyj. *Linje kolejowe utrzymują przytem swoje własne hotele, restauracje, plaże, połączenia z linjami okrętowemi i t. p.* udogodnienia dla swych pasażerów, ale mimo to wychodzą z tej walki coraz gorzej *i mają coraz to większe deficyty*, a autobusy prosperują i rozwijają się coraz lepiej.

(c. d. n.)

100.000 pojazdów mechanicznych w Szwajcarji.

W ostatnich czasach w Szwajcarji, ogromnie wzrosła ilość kursujących pojazdów mechanicznych i osiągnęła już prawie liczbę 100.000. W ten sposób na 40 mieszkańców wypada obecnie przeciętnie 1 pojazd. W pewnych miejscowościach bowiem, „gęstość zaautomobilizowania“ jest jeszcze większa. Naprzykład w kantonie Genf wypada jeden pojazd mechaniczny już tylko na 20 mieszkańców. Samochody osobowe są tam sprowadzane prawie wyłącznie z zagranicy. Samochody zaś ciężarowe są przeciwnie, przeważnie szwajcarskich fabryk.



Na marginesie:

Konkurs Piękności Samochodów.

Jakżesz wielkie chmury zebrały się, jak wiele było grzmotów i „niełaski", gdym się ośmielił niebacznie opisać, w roku ubiegłym, swój sen dziwaczny: nadając mu tytuł — *„Konkurs nie konkurs — Zabawa w kwiatki i przyznawanie nagród"*. I wielcy i mali, a nawet maluczcy, ciskali we mnie pioruny. Ba! Nawet były głosy za bojkotowaniem pisma, które ośmieliło się zamieścić feljeton-krytykę.

Mój Boże, i poco to było. Ja swój nietakt srodze odcierpiałem, a pismo ośmielające się...

* * *

Minął rok. Odbył się konkurs. I znów stało się nieszczęście. Jeden ze znanych, literat-dziennikarz, prawdopodobnie przez nieuwagę umaczał swe pióro w „czarnym" atramencie i co z tego wyszło... posłuchajcie:

„Polskie stroje narodowe — za jakie przywyklismy uważać, przedewszystkiem, stroje dawnej szlachty — a więc żupany, kontusze, delje, etc. — przeszły prawie całkowicie do historji. Jeszcze czasem, zrzadka, przy jakiejś wielkiej fecie familijnej, albo z okazji jakiejś uroczystości narodowej, mignie tu i tam, sieroca czamara... Jeszcze czasem, zrzadka, zagra zabytkowy kontusz... Ale podkreślić należy, że to bywa bardzo rzadko — i że ze wszystkich ziem polskich jedna chyba Wielkopolska (w osobach przedstawicieli naszej arystokracji) i Małopolska (w osobach przedstawicieli większego ziemiaństwa) zachowała tę piękną tradycję.

Siłaby mówić, dlaczego tak się stało. Oczywiście, najpierw przyrodzona sarmatom skłonność do lekceważenia wszystkiego, co swoje — i uwielbiania wszystkiego, co cudze. Następnie, oczywiście, niewola: stroje polskie tępiono zajadle. Wreszcie — samokrytycyzm nowoczesnych polaków... Ilu z pośród panów, noszących kołnierzyki numer 37, i watujących sobie „po amerykańsku" wątłe ramionka — mogłoby się pokazać przy karabeli i w kontuszu, nie wywołując „smiechu na sali"?

* * *

Gra — w tem zupełnem zaniedbaniu historycznego stroju polaków — niepoślednią rolę i moment ekonomiczny. Mało w którym polskim domu przechowały się owe wspaniałości po dziadach i pradziadach. Ktoby je teraz jednak chciał zamawiać, strwoniłby niejedną setkę — ba! — niejeden nawet tysiączek. Drogie to były szaty, z byle czego ich nie szyto... Rekwizytorskiego pałasza i imitowanego pasa także do takiej pompy nie użyje...

* * *

Skoro te dawne sarmatów splendory dziś głównie po muzeach i zbiorach prywatnych się trafiają — z tem i większym szacunkiem i pietyzmem należy je traktować. Tymczasem, bywa, że, ktoś uczynił z tego niesmaczną maskaradę. I wtedy człowieka pusty śmiech bierze. Ale i żal serce ściska:

— Poco?

* * *

Taki właśnie niefortunny koncept oglądaliśmy w ubiegłą sobotę na dobroczynnej rewji samochodowej. Był to konkurs elegancji maszyn, udały nadzwyczajnie. Wspaniale (jak na nasze stosunki) obesłany. Widzieliśmy śliczne auta, doskonale prezentowane. Dużo nowych typów karoserji. Dużo pięknych toalet jesiennych. Dużo pięknych dam. I raptem — ni z tego ni z owego — w jednem aucie: dwu zawiesistych szlachciców kontuszowych, i dwu pachołków, w krakowskich kierezjach! Nie wierzyliśmy oczom, dalibóg ktoś zapytał:

— Kto wpadł na taki osobliwy pomysł ???

Dobroduszny cudzoziemiec, stojący w pobliżu, klepiąc się z uciechą po udzie:

— C'est très rigolo!

A nam nie było wcale „rigolo". Raczej... glupio.

* * *

Nie wątpimy, że to przebranie, i te umalowane nosy, i przyprawione wąsiska, i cała maskarada, wynikły z najlepszych intencji. Miało się to wiązać z faktem demonstrowania polskich wodzów. Radzimy jednak w przyszłości unikać takich teatralnych efektów. Kasztelanowie polscy autami nie jeździli: to trudno. I krakusi przy kierownicy nigdy nie siedzieli: trudno. Trzeba mieć pewne poczucie taktu. Inaczej ośmiesza się nasze historyczne stroje narodowe. I wywołuje się uśmiech politowania.

— Czy niemam racji?"

. . . .

— **Brawo Panie Sęku! — ma Pan stuprocentową rację.**

. . . .

No i co, któż tam obecnie zgrzyta zębami? W czyją niełaskę wpadł Sęk? A ujrzymy wkrótce konsekwencje, jakie poniesie „Kurjer Warszawski", zamieszczając niebacznie, złośliwy feljeton.

* * *

Śmiać mi się chciało do rozpuku, gdym ujżał te zawiesiste wąsidła: rudawo-złote, jednego z imitujących (zapewne za parę złotych, a może z amatorstwa) kontuszowego szlachcica. Tak chciało się oberwać mu tą niemądrą podnosową przyprawę, wyrwać karabelę i rozebrać z kontusza. Powiedzieć mu — ażeby harce podobne uprawiał w Luna Parku. Śmieli się i inni. Rozlegało się również złośliwe (raczej słuszne) psykanie.

Ale dlaczego piszę, dlaczego zamieszczam feljeton Sęka...

Rasowe w linjach doskonale skonstruowane i posiadające pierwszorzędne zalety wozy krajowe: CWS-sy, mogłyby mieć na pokaz lepszą „przyprawę". Przyprawę odpowiednią dzisiejszym czasom, np.: mogliby zająć miejsce obsady oficerowie marynarki polskiej, lub armji lądowej, wreszcie powinno się było uderzyć w stronę tą—jakaby była najodpowiedniejsza. Nasze dyplomatyczne placówki zagraniczne, nasze przedstawicielstwa handlowe po dzień dzisiejszy posługują się wozami obcej produkcji (są one notabene nie lepsze, nie ładniejsze reprezentacyjnie i nie tańsze od polskich CWS-ów). Otóż w tą stronę należało uderzyć, trzeba było ubrać takiego pana z obsady w strój dygnitarza, dyplomaty (stroje naszych dyplomatów są również barwne i ciekawe, skoro rozchodziło się o efekt krzykliwy). Zapytałoby się tym — czemu nie popieramy naszych wyrobów, dlaczego miarodajne czynniki nie popierają to, co jest stworzone w Polsce? Niewątpliwie miałoby to pierwszorzędne znaczenie i zagranicą. Wiedzianoby tam, że i w Polsce jest dobry samochód. I reklama byłaby pierwszorzędna. Nie można ograniczać się tylko na Wystawach i Konkursach Piękności.

Ośmiele się również zapytac słowami Sęka:

— Czy niemam racji? *Krajowiec.*

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. KATOWICE — Drzymały 1, Pol. Zw. Motocyklowy tel. 31-21. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE—Chmielewski, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.